

**Amt für öffentlichen
Verkehr und
Verkehrskoordination**

**Office des transports
publics et de la
coordination des transports**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

Direction des travaux
publics, des transports
et de l'énergie
du canton de Berne

Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht



14. September 2015

Stefan Dauner und Manon Giger

Inhalt

1	Einleitung.....	2
1.1	Ausgangslage.....	2
1.2	Aufbau des Abschlussbericht	3
2	Ergebnisse der Umfrage.....	3
2.1	Rahmenbedingungen	3
2.2	Akzeptanz einer Verschiebung des Schulbeginns	3
2.3	Auswirkungen einer Verschiebung des Schulbeginns.....	5
2.4	Mobilitätsverhalten.....	6
2.5	Kommunikation.....	8
3	Weiterführende Modalsplits	8
3.1	Modalsplits nach Standortgemeinden	9
3.2	Modalsplits nach nahem Einzugsgebiet.....	10
3.3	Modalsplits nach restlichem Gebiet	11
4	Benutzte ÖV-Linien pro Gymnasium.....	12
4.1	Gymnasium Neufeld	13
4.2	Gymnasium Kirchenfeld.....	14
4.3	Gymnasium Köniz-Lerbermatt	15
4.4	Kommentar.....	15
5	Fazit und weiteres Vorgehen	16
6	Weiterführende Dokumente	16
6.1	Berichte	16
6.2	Mediendokumentationen	16
6.3	Parlamentarischer Vorstoss.....	17

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und -pendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Busse und S-Bahnen sind überfüllt, Fahrgäste stehen dicht gedrängt, an neuralgischen Haltestellen wird das Ein- und Aussteigen fast unmöglich. Diese Spitzenbelastung dauert aber morgens und abends jeweils nur kurz an. Dazwischen sind die Kapazitäten weniger ausgelastet. Das ÖV-System wird stetig weiterentwickelt. Jedoch ist der Ausbau sehr teuer. Gerade in Anbetracht der schwierigen Finanzlage des Kantons Bern ist es nicht angemessen, die Kapazität den Spitzenstunden entsprechend bereitzustellen und dazwischen ungenutzt zu lassen.

Durch die Motion Wasserfallen (Motion 095-2011), welche als Postulat überwiesen wurde, wurde der Regierungsrat beauftragt, Massnahmen zu prüfen, um die Pendlerspitzen im öffentlichen Verkehr abzdämpfen und das Pendleraufkommen besser zu verteilen. Laut Motion wäre eine Stundenplananpassung für Schülerinnen und Schüler ab der Sekundarstufe II eine sinnvolle Massnahme, um die bestehende Infrastruktur im ÖV optimal auszunutzen.

Wenn die Verkehrsströme besser verteilt werden könnten, würde das ÖV-System gleichmässiger ausgelastet. Dies würde Kosten sparen, den Komfort der Fahrgäste erhöhen und helfen, einen Verkehrskollaps zu verhindern. Die absolute Spitzenbelastung im öffentlichen Verkehr wird zwischen 7 und 8 Uhr morgens erreicht. Der Unterricht in den Gymnasien im Raum Bern beginnt morgens zwischen 7.50 Uhr und 8.05 Uhr, was bedeutet, dass die meisten Schülerinnen und Schüler genau während der Morgenspitze unterwegs sind. Verkehrsfachleute schlagen deshalb vor, den Schulbeginn um eine Lektion nach hinten zu verschieben. Dies hätte eine Glättung der Verkehrsspitze zur Folge.

Wie im ersten Zwischenbericht vorgeschlagen¹, wurden die Meinungen von Schülerinnen und Schülern sowie von Lehrpersonen der drei Gymnasien im Raum Bern² sowie von den Eltern zu einem späteren Stundenplan eingeholt. Dies geschah per Online-Umfrage durch das Institut Interface im Frühsommer 2015. Ziel der Umfrage war einerseits, mehr über die Akzeptanz eines späteren Unterrichtsbegins zu erfahren und Informationen zu möglichen Auswirkungen auf das Familienleben und ausserschulische Aktivitäten zu erhalten. Weiter wurden den Schülerinnen und Schülern mehrere Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten gestellt, da dazu die vorhandenen Daten zum Ausbildungsverkehr zu wenig detailliert sind.

1.2 Aufbau des Abschlussbericht

Dieses Dokument enthält die wichtigsten Informationen und Erkenntnisse aus der von Interface durchgeführten Umfrage und ist als Zusammenfassung der bisherigen Arbeiten und als Grundlage für das weitere Vorgehen zu verstehen. Es beinhaltet die wichtigsten Ergebnisse der Umfragen (Kapitel 2) sowie weiterführende verkehrliche Abklärungen, die durch das AÖV auf Basis der Umfrage-Rohdaten getätigt wurden.

In Kapitel 3 befinden sich demnach weitere Modalsplits zum benutzen Hauptverkehrsmittel, jeweils pro Gymnasium und pro Einzugsgebiet (Standortgemeinde, nahes Einzugsgebiet, Restgebiet). In Kapitel 4 wurde ermittelt, wie stark einzelne Linien auf dem Berner Feinverteiler³ durch die Gymnasiasten am Morgen zwischen ca. 07h15 und 08h00 beansprucht werden.

2 Ergebnisse der Umfrage

2.1 Rahmenbedingungen

Art:	Online-Befragung
Zeitfenster:	28. April bis 13. Mai 2015
Zielgruppe:	Schülerinnen und Schüler, Lehrpersonen, Eltern der Gymnasien Kirchenfeld, Neufeld und Köniz-Lerbermatt
Auftraggeber:	BVE-AÖV
Begleitgruppe:	Gymnasien, ERZ-MBA-AMS
Evaluation:	Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern
Teilnahme:	939 Schüler, 326 Lehrpersonen und 1119 Eltern haben an der Umfrage teilgenommen. Damit wurde in allen drei Gruppen eine statistisch aussagekräftige Rücklaufquote erreicht.

2.2 Akzeptanz einer Verschiebung des Schulbeginns

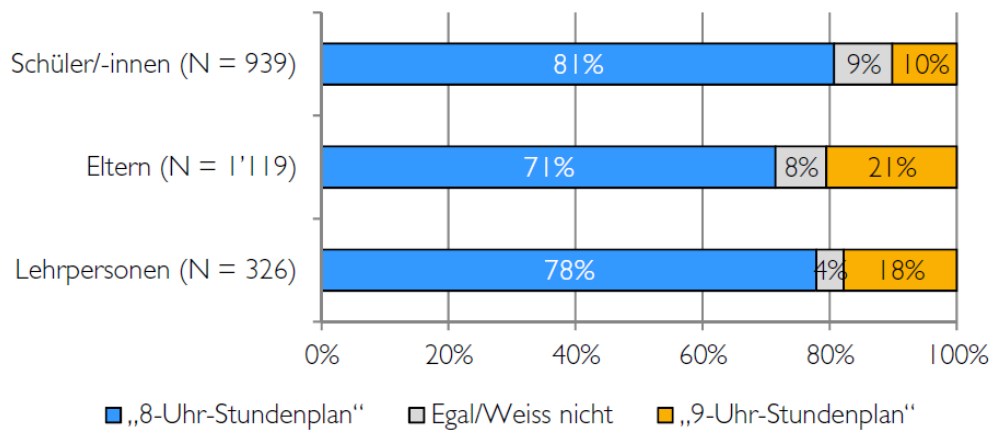
- Der 8-Uhr Stundenplan wird von rund vier Fünfteln der Befragten in allen Gruppen (unabhängig der Schulen) bevorzugt.
- 53% bis 62% der Befragten können sich eine moderate Ausgestaltungsform eines späteren Schulbeginns vorstellen (v.a. an 1-2 Wochentagen).

¹ Zwischenbericht AÖV, 3.12.2014 siehe: DOCP-#476605

² Gymnasien Neufeld, Kirchenfeld und Köniz-Lerbermatt

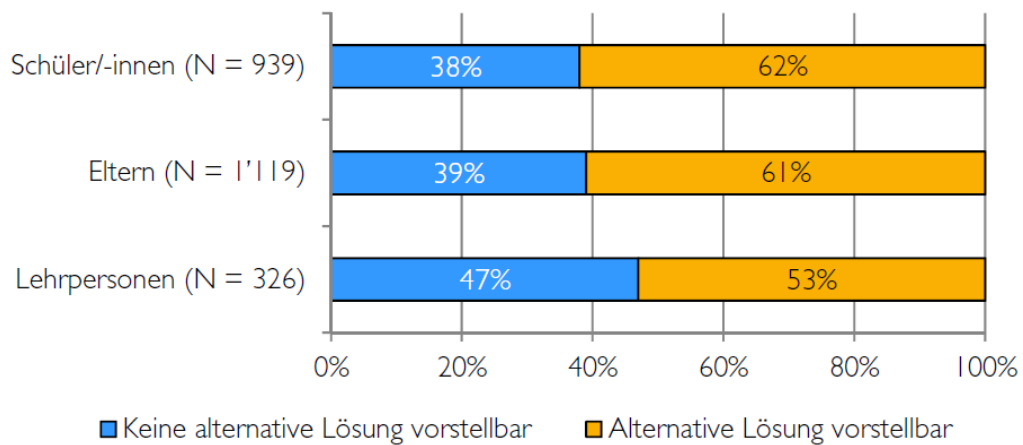
³ Bernmobil, Postauto, RBS

Welchen Stundenplan würden Sie bevorzugen?



Quelle: Online-Befragung 2015.

Sind Alternativen zum „9-Uhr-Stundenplan“ vorstellbar?



Als alternative Lösungen wurden in der Befragung ein „9-Uhr-Stundenplan“ an ein bis zwei Wochentagen, ein „9-Uhr-Stundenplan“ an drei bis vier Wochentagen sowie Freifächer in der ersten Morgenlektion statt in der letzten Nachmittagslektion vorgeschlagen.

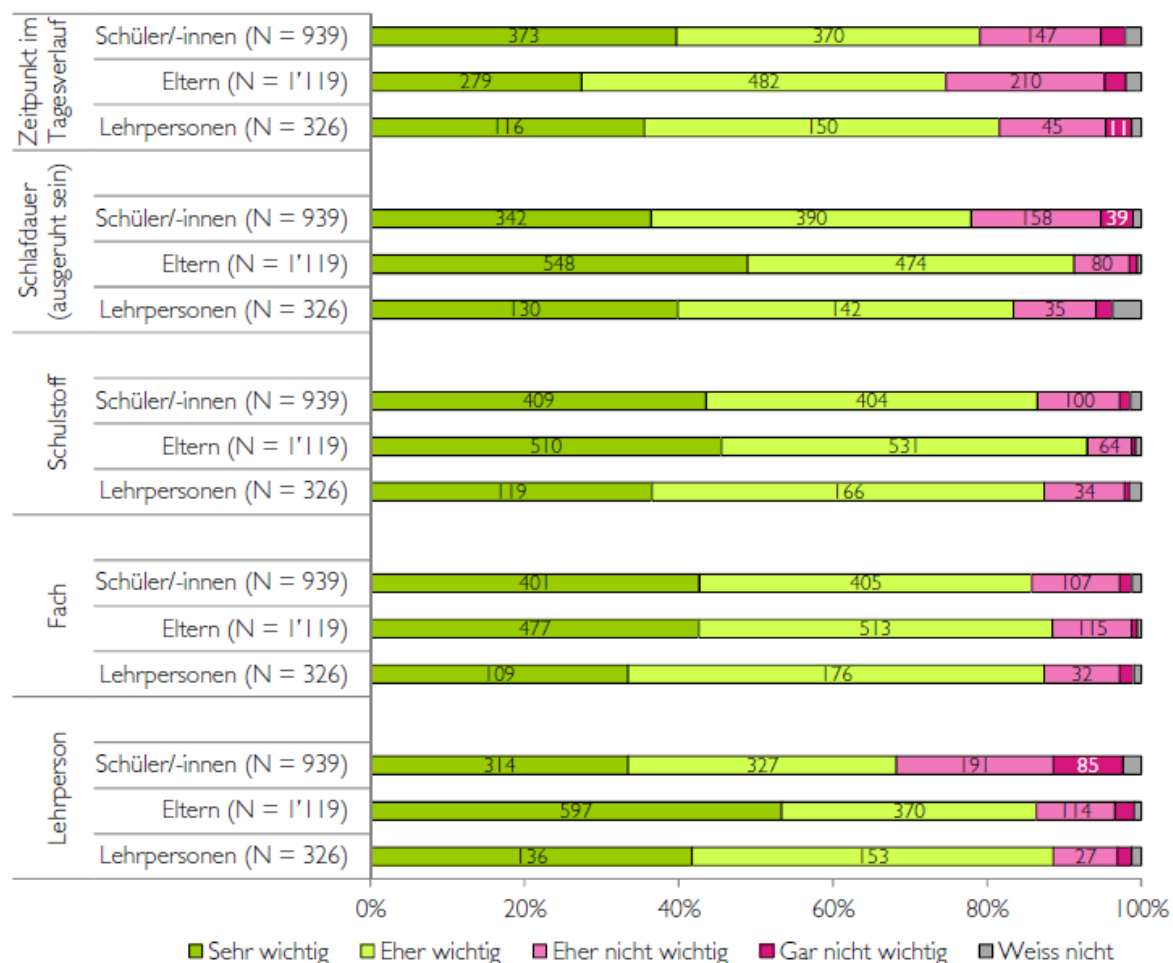
Quelle: Online-Befragung 2015.

Anmerkung: Prozentzahlen sind gerundet.

2.3 Auswirkungen einer Verschiebung des Schulbeginns

- Der Tageszeitpunkt oder die Schlafdauer haben aus Sicht der Befragten keinen stärkeren Einfluss auf die Lernbereitschaft der Schüler als dies der Schulstoff, das Fach oder die Lehrperson haben.
- Bei einem späteren Schulschluss könnten rund 40 Prozent der befragten Freizeitaktivitäten nicht mehr oder weniger oft besucht werden. Es gibt jedoch keine Freizeitaktivitäten oder Organisationen, die auffallend häufiger als andere von der Einschränkung betroffen wären.
- Auswirkungen auf das Familienleben betreffen vor allem die gemeinsamen Mahlzeiten am Abend. Zudem geht die Mehrheit der Befragten davon aus, dass durch den 9-Uhr-Stundenplan die Kontaktmöglichkeiten zu den Eltern, den Geschwistern, den eigenen Kindern und Kolleginnen und Kollegen eher erschwert würden.

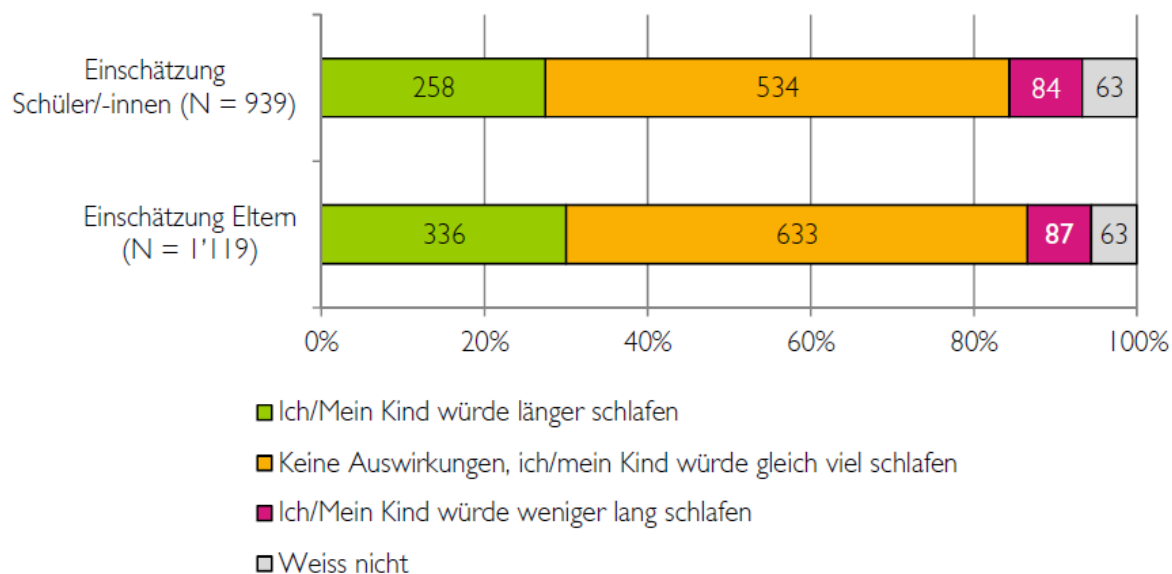
Wichtige Aspekte für Lernbereitschaft der Schüler/-innen



Frage: Wie wichtig sind für Sie folgende Aspekte für das Lernen/die Lernbereitschaft (Schüler/-innen), Ihres Kindes (Eltern), der Schüler/-innen (Lehrpersonen)?

Quelle: Online-Befragung 2015.

Auswirkungen „9-Uhr-Stundenplan“ auf Schlafdauer



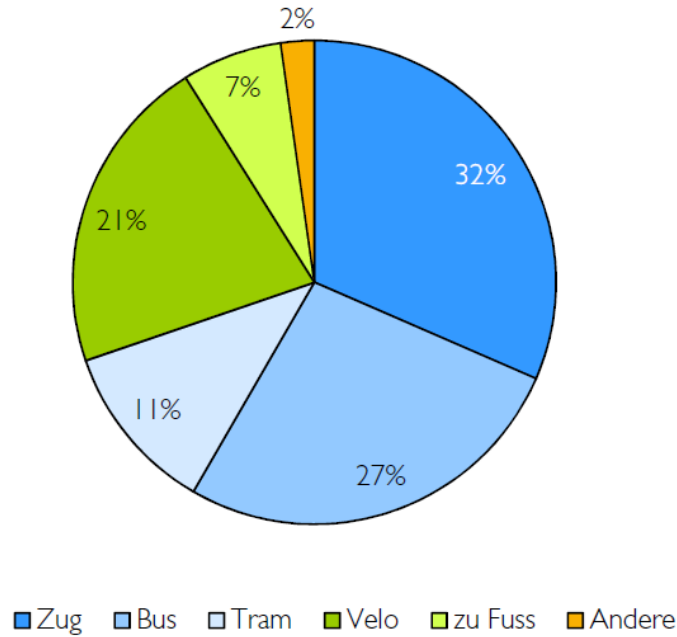
Frage: Inwiefern hätte der „9-Uhr-Stundenplan“ Auswirkungen auf Ihre Schlafdauer/die Schlafdauer Ihres Kindes (Anzahl Stunden Schlaf pro Nacht)?

Quelle: Online-Befragung 2015.

2.4 Mobilitätsverhalten

- Es besteht eine hohe Relevanz des öffentlichen Verkehrs bezüglich der Schulwege an den drei Berner Gymnasien (70% der Schüler/innen benützen insgesamt den ÖV).
- Je nach Lage der Schule werden jedoch verschiedene Verkehrsmittel wie Zug und Bus (Bern-Neufeld), Zug, Velo und Tram (Bern-Kirchenfeld) und Bus und Velo (Köniz-Lerbern matt) stärker genutzt.

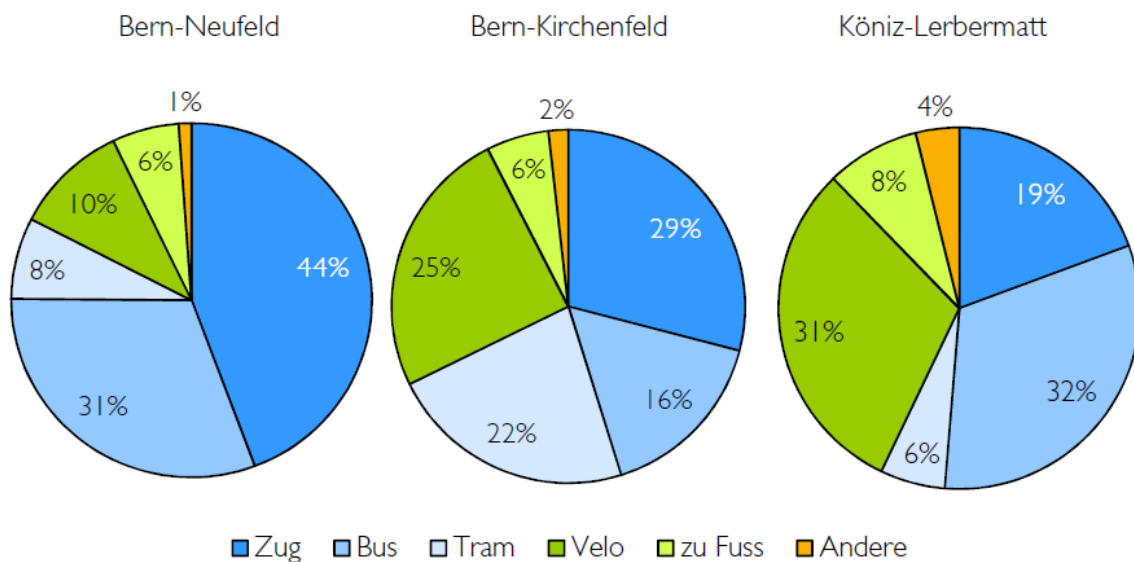
Hauptverkehrsmittel für den Schulweg (N = 939)



Frage: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für den Schulweg (Verkehrsmittel, mit dem Sie in der Regel den weitesten Weg zurücklegen)?

Andere: Kategorien mit weniger als zehn Nennungen: Auto, Roller/Motorrad, Mofa/Moped, fahrzeugähnliche Gefährte (fäG), E-Bike.

Hauptverkehrsmittel für den Schulweg nach Schule (N = 939)



Frage: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für den Schulweg (Verkehrsmittel, mit dem Sie in der Regel den weitesten Weg zurücklegen)?

Andere: Kategorien mit weniger als 10 Nennungen: Auto, Roller/Motorrad, Mofa/Moped, fahrzeugähnliche Gefährte (fäG), E-Bike.

Quelle: Online-Befragung 2015.

2.5 Kommunikation

Die wichtigsten Resultate der Umfrage wurden den Befragten - elektronisch oder per Post - zugestellt. Sie wurden ebenfalls am Berner Verkehrstag 2015 zum Thema "Tägliche Verkehrsüberlastung zu den Spitzenzeiten - Wie weiter?" durch Regierungsrätin B. Egger-Jenzer präsentiert.

3 Weiterführende Modalsplits

Die Evaluation von Interface zeigt, dass im Durchschnitt 70% aller Gymnasiasten der drei Schulen die öffentlichen Verkehrsmittel (Zug, Bus, Tram) als Hauptverkehrsmittel für den Schulweg benutzen. Im Neufeld ist der ÖV Anteil mit 83% am höchsten. Hingegen ist die Velonutzung am Gymnasium Köniz-Lerbermatt mit 31% mit Abstand am höchsten (Kirchenfeld 25%, Neufeld 10%).

Die Analysen zum benutzen Hauptverkehrsmittel wurden in diesem Kapitel verfeinert, um einen spezifischeren Eindruck der einzelnen Gymnasien zu erhalten. Pro Gymnasium wurde ein Modalsplit erstellt, jeweils aber nach Typ des Einzugsgebiets. Für jede Schule wurden je drei Gebiete definiert. Diese Gebiete stützen sich nicht auf die BFS-Definitionen der Agglomerationen, da diese für die vorliegende Untersuchung nur wenig hilfreich wären. Folgende Gebiete wurden mit rein qualitativen Kriterien definiert.

- Standortgemeinde
- Nahes Einzugsgebiet
- Restliches Gebiet

Das nahe Einzugsgebiet sieht bei jedem Gymnasium anders aus. Nahes Einzugsgebiet soll heissen, dass die Anreise ebenfalls per Velo innerhalb ungefähr 20 - 30 Minuten möglich sein sollte. Somit ist zum Beispiel Frauenkappelen nicht im nahen Einzugsgebiet des Gymnasiums Kirchenfeld, jedoch aber in jenem des Gymnasiums Neufeld, obwohl sich beide Schulen in der Stadt Bern befinden.

Die in diesen Kapitel verwendeten Rohdaten aus der Interface-Umfrage befinden sich im Dokument *Daten Umfrage Schulbeginn Verkehrsmittelwahl*. DOCP#535448 (Die Rohdaten bleiben im Besitz der BVE)

3.1 Modalsplits nach Standortgemeinden

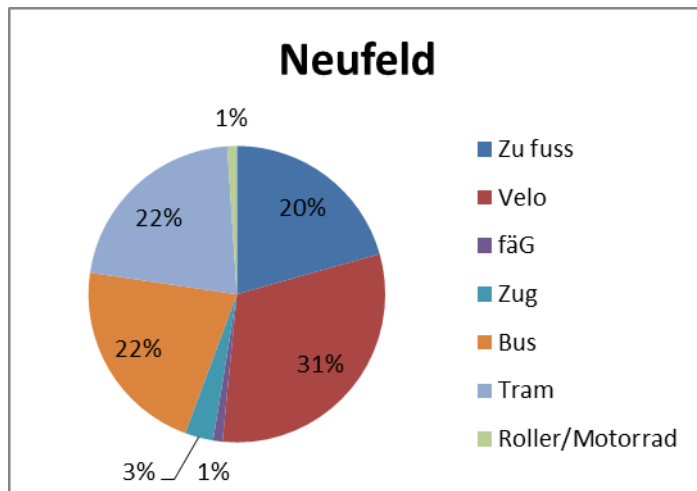


Abbildung 1 Standortgemeinde BERN, N=97

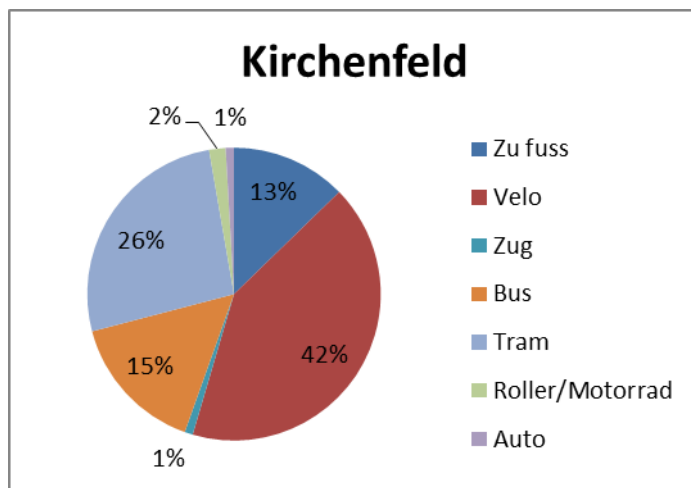


Abbildung 2 Standortgemeinde BERN, N=110

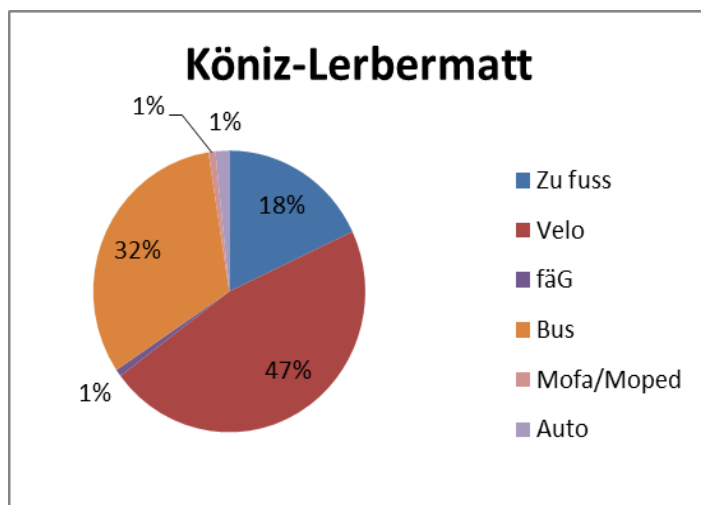


Abbildung 3 Standortgemeinde Köniz⁴, N= 122

Der Fussverkehr von Schülern, die in der Gemeinde Bern wohnen, ist im Neufeld am höchsten. Die Velonutzung ist mit einem Drittel hoch, könnte aber noch höher sein, wenn man sie mit dem Kirchenfeld und Lerbermatt vergleicht.

*fäg: Fahrzeugähnliches Gerät: Longboard, Skateboard, etc.

Anteil des Einzugsgebietes:

Im Neufeld sind nur 27% der Schülerschaft aus der Standortgemeinde, im Kirchenfeld sind es 40% und in der Lerbermatt 39%.

N = Total Anzahl Antworten

⁴ Nur Köniz, Liebefeld, Spiegel, Wabern (also ohne Nieder/Oberscherli, Nieder/Oberwangen und Gasel)

3.2 Modalsplits nach nahem Einzugsgebiet

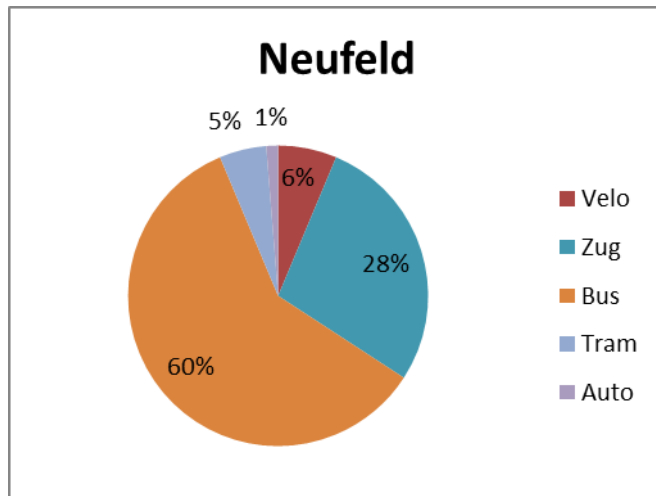


Abbildung 4 Nahes Einzugsgebiet Neufeld, N=72

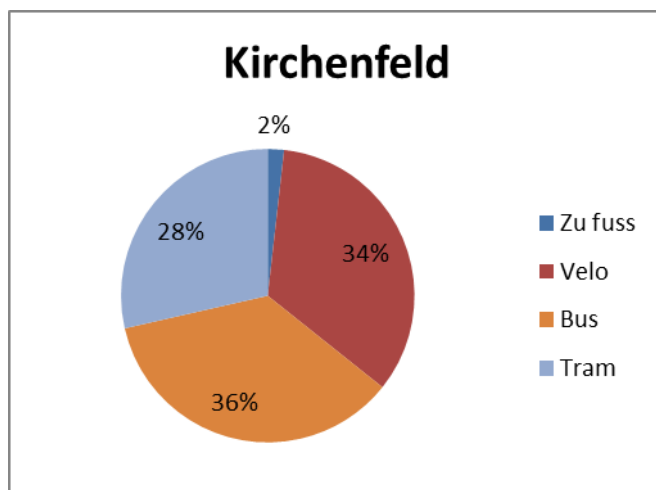


Abbildung 5 Nahes Einzugsgebiet Kirchenfeld, N=56

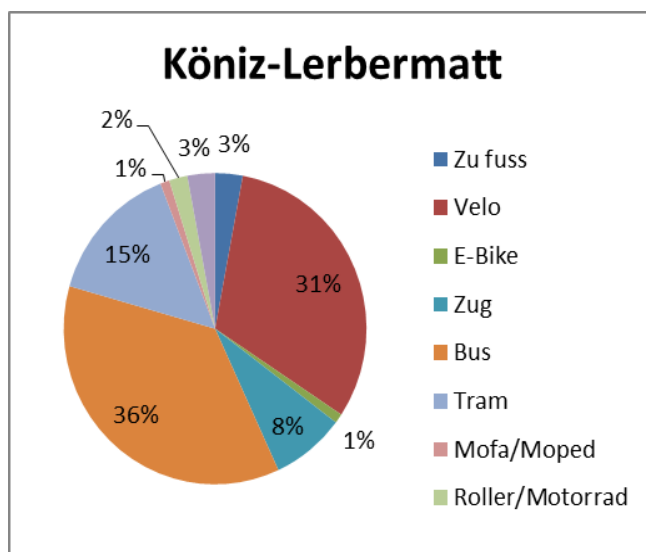


Abbildung 6 Nahes Einzugsgebiet Lerbermatt, N=102

Definitionen Nahes Einzugsgebiet

Neufeld: Frauenkappelen, Wohlen b. Bern, Hinterkappelen, Bremgarten, Zollikofen (ohne Oberlindach), Ittigen (inkl. Worblaufen), Bolligen, Ostermundigen

Kirchenfeld: Spiegel, Köniz, Liebefeld, Wabern, Kehrsatz, Muri, Gümligen, Allmendigen, Ostermundigen

Lerbermatt: Niederscherli, Oberscherli, Gasel, Niederwangen, Oberwangen, Thörishaus, Bern, Muri, Gümligen, Ostermundigen, Kehrsatz

Nach nahem Einzugsgebiet aufgeteilt sieht die Wahl des Hauptverkehrsmittels sehr unterschiedlich aus. Im Neufeld wird mit grosser Mehrheit der Bus bevorzugt, gefolgt vom Zug (hauptsächlich die S7 aus dem Worblental). Die Velo-Nutzung könnte vor allem in diesem Gebiet gefördert werden.

Im Kirchenfeld und in der Lerbermatt werden der Bus und ebenfalls das Velo gleichermaßen stark benutzt.

Anteil des Einzugsgebietes:

Im Neufeld und im Kirchenfeld stammen nur 20% der Schülerschaft aus dem nahen Einzugsgebiet. In der Lerbermatt sind es 33%

N = Total Anzahl Antworten

3.3 Modalsplits nach restlichem Gebiet

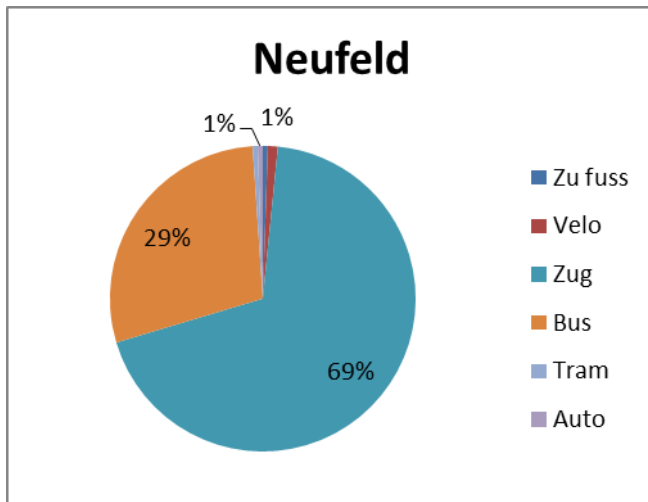


Abbildung 7 Restliches Einzugsgebiet, N=189

Für das ganze restliche Einzugsgebiet (ohne Standortgemeinde und ohne nahes Einzugsgebiet) wird der Schülerverkehr hauptsächlich über den Zug abgewickelt.

Anteil des Einzugsgebietes:

Im Neufeld kommt der grosse Teil der Schülerschaft von weit her: 52% kommen aus dem "restlichen Gebiet". Im Kirchenfeld sind es 40% und in der Lerbermatt nur 27%.

N = Total Anzahl Antworten

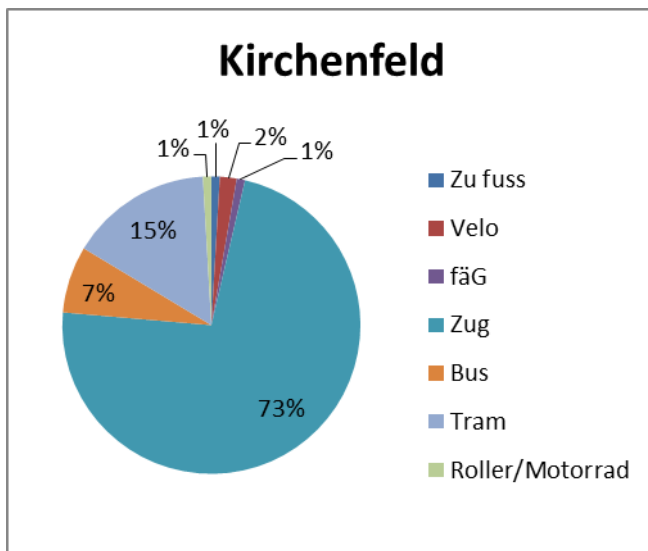


Abbildung 8 Restliches Einzugsgebiet , N=110

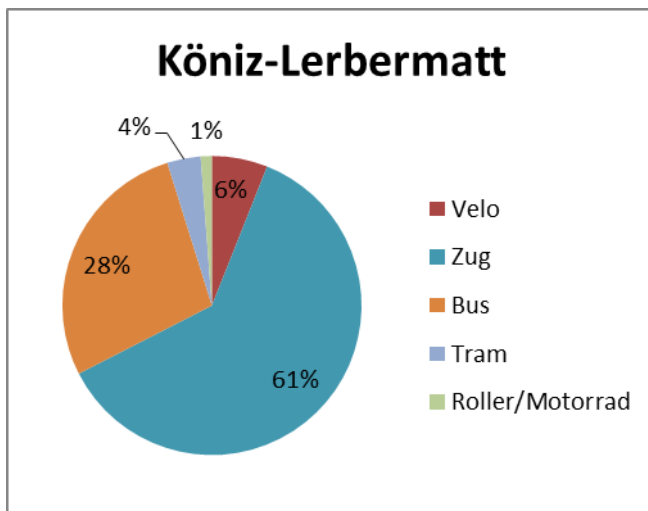


Abbildung 9 Restliches Einzugsgebiet , N=83

4 Benutzte ÖV-Linien pro Gymnasium

Die benutzten ÖV-Linien der Gymnasiasten wurden durch Interface bereits ermittelt. Da in der Evaluation aber lediglich die Anzahl Nennungen der verschiedenen Linien abgebildet ist, bedarf es weitere Analysen der Daten, um sich ein Bild der effektiven Nutzung des ÖV machen zu können. Insbesondere, weil in der Umfrage Mehrfachnennungen möglich waren, was das Ergebnis schwierig interpretierbar macht. So ist es zum Beispiel möglich, dass ein Gymnasiast angibt, er benutze die Tramlinien 6, 7 und 8 und zusätzlich den Bus Nr. 19. In der Tat benutzt er lediglich das erste verfügbare Transportmittel, da jede dieser Linien ans selbe Ziel führt. Bei Mehrfachnennungen wurde darum versucht, das Verhältnis der Anzahl Nennungen für die Berechnung der absoluten Zahlen zu verwenden.

Im Ganzen gibt es 939 Umfrage-Antworten. Jede Antwort beinhaltet den Wohnort, das besuchte Gymnasium sowie die benutzten ÖV-Linien, um an die Schule zu gelangen. Jede der Antworten musste einzeln analysiert werden, um herauszufinden, wie der Schulweg aussehen könnte. Um schliesslich eine verlässliche Schätzung der Anzahl Schüler pro Linie zu erhalten wurde jeweils mit dem Faktor 3 multipliziert (Es gibt knapp 3'000 Schülerinnen und Schüler an den drei untersuchten Gymnasien). Da aber nur ein Teil der Schülerschaft schon in der 1. Morgenlektion Unterricht hat, musste die Anzahl mit folgenden Faktoren weiter gewichtet werden:

- **Neufeld** 0.6; (59% haben heute um 08h00 Unterricht gemäss Angaben im Rahmen der Darstellung eines hypothetischen 9-Uhr Stundenplans)
- **Lerbermatt** 0.85; (85% hatten im Schuljahr 2014/15 um 08h05 Unterricht gemäss Angabe HP. Rohr)
- **Kirchenfeld** 0.7. (69.4% hatten im Schuljahr 2015/15 um 07h50 Unterricht gemäss A. Lorenzetti)

Nachstehend ist pro Gymnasium jeweils dargestellt, wie stark die Linien des ÖV-Feinverteilers zur Morgenspitzenzeit (MS) unmittelbar von der 1. Lektion belastet werden. Es werden nur die wichtigsten Linien angezeigt. Auf Linien ohne Angabe zur Personenanzahl sind jeweils weniger als 20 Schüler unterwegs.

Die Belastung der Linien hängt natürlich ebenfalls vom vorhandenen Angebot (Fahrplan der Busse/Trams und Gefässgrösse/ Kapazität) ab. Auf wichtigen Linien wurde deshalb jeweils die Anzahl Kurspaare in den 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn angegeben. Wie stark die Kurse zur gleichen Zeit aber durch andere Benutzer (Uni-Studenten, Arbeitsverkehr, Freizeitverkehr) benutzt werden, kann hier nicht beurteilt werden. Dazu bräuchte es weitere Abklärungen mit den jeweiligen Transportunternehmen. Jedoch können die Darstellungen die wichtigsten Ströme des morgendlichen "Gymer-Schüler-Verkehrs" gut veranschaulichen.

Die in diesen Kapitel verwendeten Rohdaten aus der Interface-Umfrage befinden sich im Dokument *Daten Umfrage Schulbeginn benutzte ÖV-Linien*. DOCP#533382 (Die Rohdaten bleiben im Besitz der BVE)

4.1 Gymnasium Neufeld

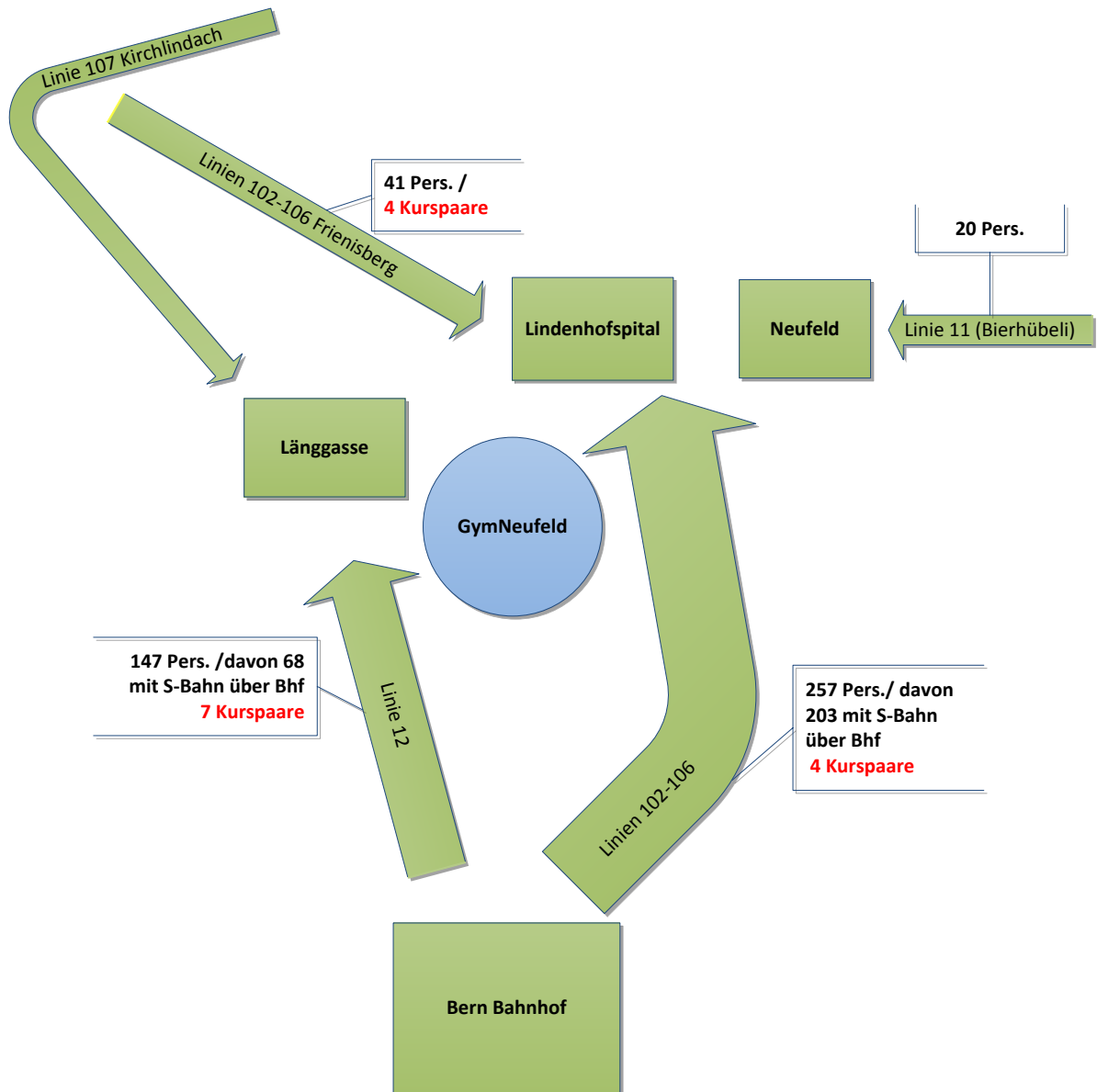


Abbildung 10 Schülerverkehr Neufeld MS

In Abbildung 10 wird die Situation unmittelbar vor der 1. Morgenlektion (Beginn um 08h00) im Neufeld dargestellt. Die Situation ist im Gegensatz zu den anderen Gymnasien übersichtlicher. Die Schüler reisen entweder über die Hauptachse Länggasse aus dem Stadtzentrum an, oder mit den Postautolinien aus Richtung Frienisberg. 75% der Schülerinnen und Schüler, die via S-Bahn anreisen, geben an mit den Postautolinien 102-106 weiter Richtung Gymnasium zu fahren. Wie stark die einzelnen Busse der Linien 102-106 belastet werden, ist schwierig zu beurteilen. Je nach Ankunft der S-Bahn kann es sein, dass ein Bus stark beansprucht wird und der nächste unterbesetzt ist.

4.2 Gymnasium Kirchenfeld

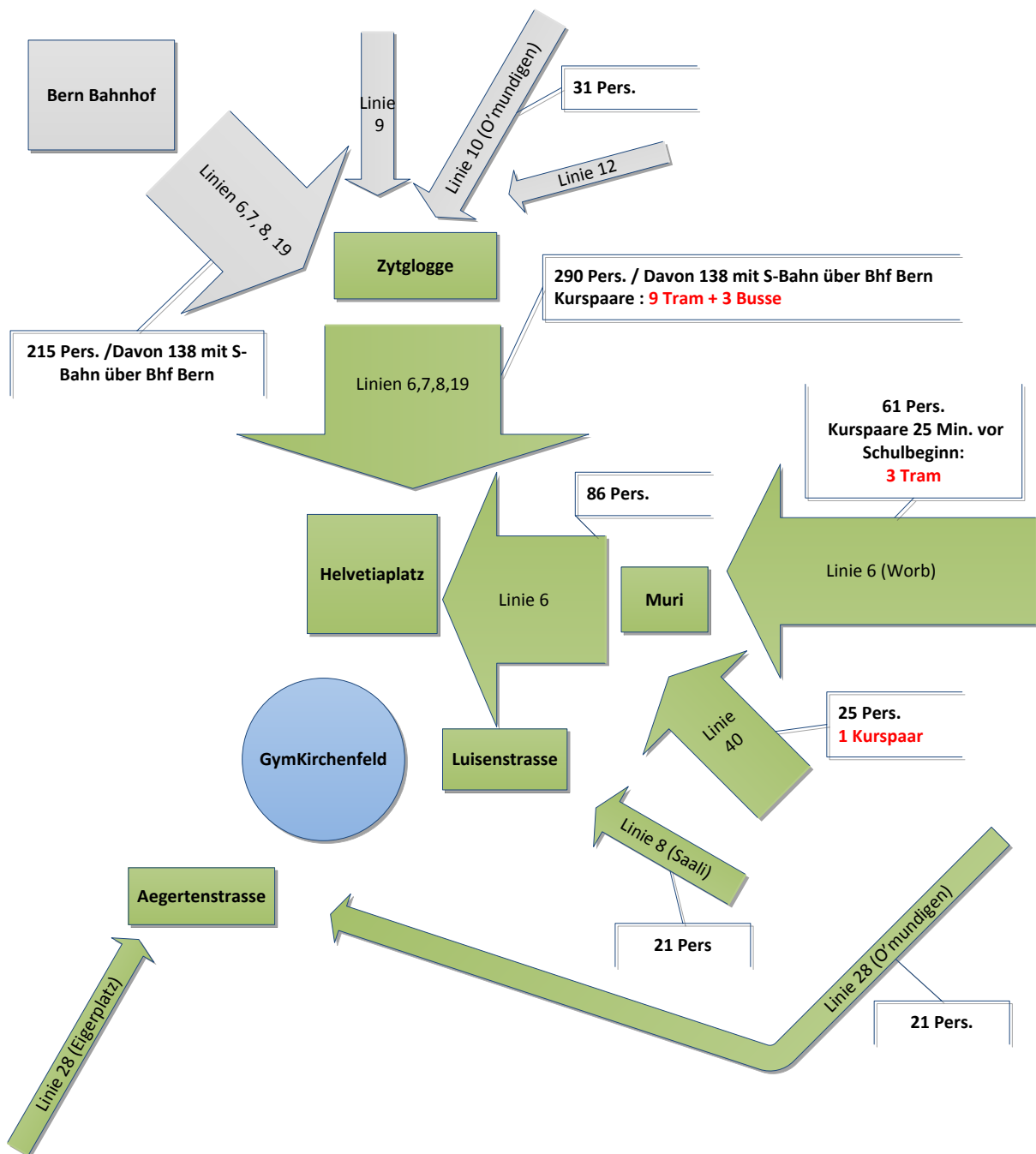


Abbildung 11 Schülerverkehr Kirchenfeld MS

In Abbildung 11 ist die Situation rund ums Gymnasium Kirchenfeld vor dem Schulbeginn um 07h50 zu sehen. Auf den ersten Blick ist zu sehen, dass die grosse Menge der Schülerinnen und Schüler via Zytglogge über die Kirchenfeldbrücke anreist. Diese knapp 300 Personen werden jedoch auf ungefähr neun Trams (Linien 6, 7, 8) und drei Busse (Linie 19) verteilt. Es kann nicht gesagt werden, wie die effektive Auslastung pro Gefäss aussieht. Jedoch könnte auch hier mit einer Reduktion von 20-30% des Schülerverkehrs eine deutliche Entlastung des ÖV im Abschnitt Bern Bahnhof - Helvetiaplatz erzielt werden. Sehr frequentiert durch den Schulverkehr des Gymnasiums Kirchenfeld ist ebenfalls die Linie 6 aus Worb zu sein. Insbesondere ab Muri, wo die Schüler der RBS-Linie 40 zusteigen. Die knapp 90 Schülerinnen und Schüler verteilen sich auf nur 3 Kurspaare.

4.3 Gymnasium Köniz-Lerbermatt

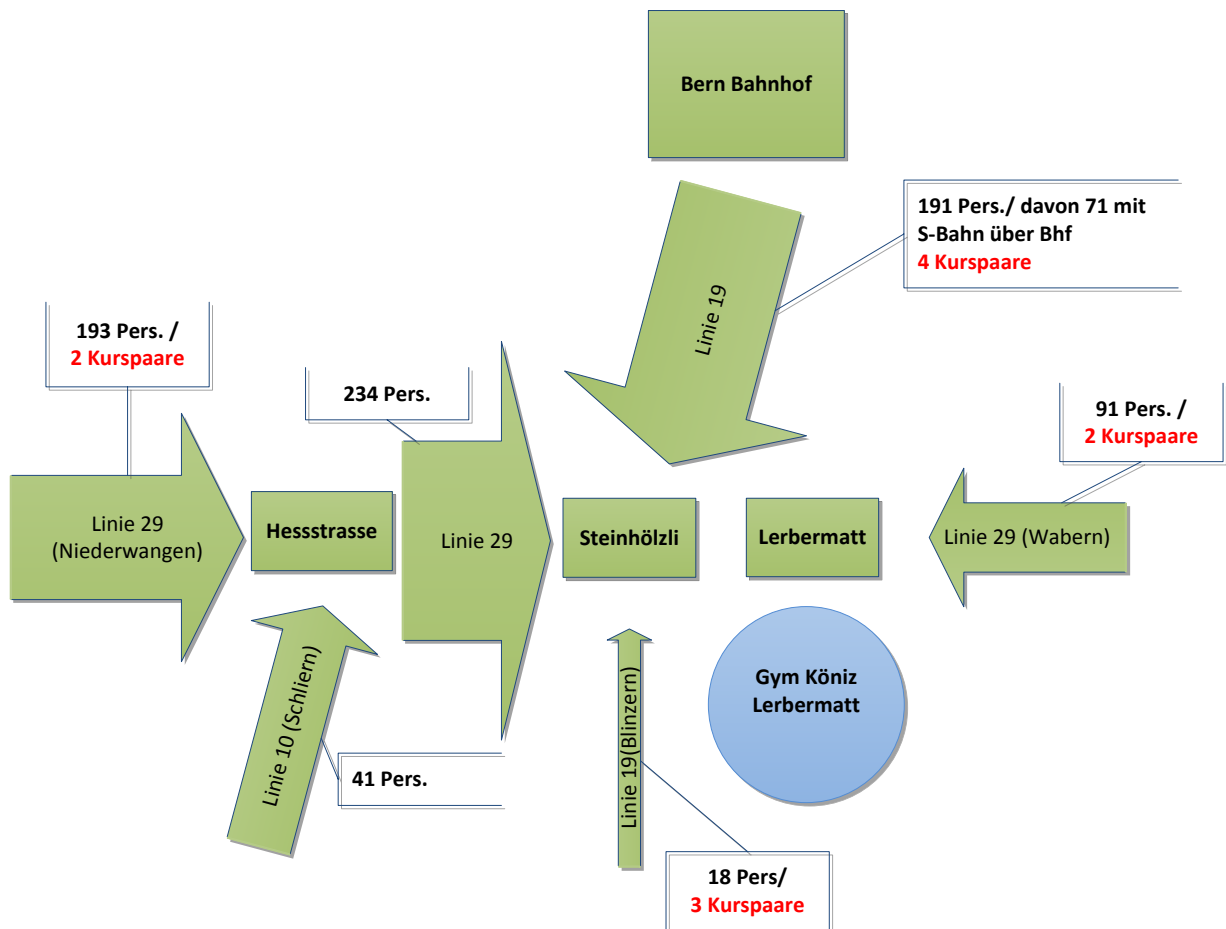


Abbildung 12 Schülerverkehr Köniz-Lerbermatt MS

Die Abbildung 12 gibt die Situation zur Morgenspitzenzeit für den Schülerverkehr Richtung Gymnasium Köniz-Lerbermatt wieder (Schulbeginn 08h05). Es gibt zwei Hauptstränge: Einerseits die Linie 29 aus Richtung Niederwangen, die besonders ab Hessstrasse⁵ mit den zusätzlichen Schülerinnen und Schülern der Linie 10 ca. 230 Schüler transportiert. Andererseits die Linie 19 kommend vom Bahnhof Richtung Blinzern mit knapp 200 Schülerpassagieren. Beide Linien könnten mit einer Reduktion des Schülerverkehrs in der MS klar entlastet werden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass am Gymnasium Köniz-Lerbermatt 85% der Schüler bereits in der 1. Lektion Unterricht haben.

4.4 Kommentar

Allgemein konnte während den Analysen festgestellt werden, dass es keine grossen Überlappungen des Schülerverkehrs der drei Gymnasien gibt. Wie es mit anderen Schulen aussieht (insbesondere mit der Uni auf der Linie 12), kann hier nicht gesagt werden. Einzig die Linie 10 aus Ostermündigen kommend transportiert etwa 50 Schüler aller drei Gymnasien zur Schule. Wobei die Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Kirchenfeld den Grossteil ausmachen und wahrscheinlich auch früher unterwegs sind als die anderen. Die restlichen Schülerverkehrsflüsse verlaufen meist in Gegenlast, sodass sie sich nicht tangieren (z.B. Im Korridor Zytglogge - Bern Bahnhof).

⁵ Ein Teil der Passagiere der Linie 10 steigt ebenfalls schon am Brühlplatz um. Wie viele dies sind, kann jedoch nicht gesagt werden.

Mit der S-Bahn über den Bahnhof Bern reisen ungefähr 500 Schülerinnen und Schüler an. 270 von ihnen gehen ans Gymnasium Neufeld, 140 ins Gymnasium Kirchenfeld und 80 in das Gymnasium Köniz-Lerbermatt. Eine Analyse, wie stark die jeweiligen S-Bahn-Linien beansprucht werden, wurde hier nicht gemacht.

5 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Resultate der Umfrage zeigen, dass die Akzeptanz für eine generelle Anpassung des Stundenplans gering ist, da die Auswirkungen auf das Familienleben und Freizeitaktivitäten für die Betroffenen gross wären.

Mehr als die Hälfte der Befragten zeigt sich aber für alternative Lösungen, wie zum Beispiel einen späteren Schulbeginn nur an gewissen Tagen, bereit. Die Resultate der Umfrage zum Mobilitätsverhalten zeigen, dass die ÖV-Nutzung der Gymnasiastinnen und Gymnasiasten mit durchschnittlich 70% beachtlich ist. Der Handlungsbedarf ist also bestehend. Verschiedene Stossrichtungen wurden in der Begleitgruppe diskutiert.

Die Idee einer generellen Stundenplananpassung wurde verworfen. Es sollen kleinere Schritte mit vielfältigeren Ansätzen verfolgt werden: so z.B. Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement, Sensibilisierung der Schüler zum Thema Mobilitätsverhalten und mildere Anpassungen des Stundenplans. Dafür soll ein neues gemeinsames BVE-ERZ-Projekt lanciert werden, welches die Schulen involviert. Lösungen sollen somit „Bottom-up“ erarbeitet werden.

6 Weiterführende Dokumente

6.1 Berichte

Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Ex-ante-Evaluation. Synthese zuhanden der Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination. Interface Politikstudien Forschung Beratung, 2015, Luzern.

Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Ex-ante-Evaluation. Ergebnisbericht zuhanden der Bau-Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr. Interface Politikstudien Forschung Beratung, 2015, Luzern.

Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht. Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, 2014, Bern.

6.2 Mediendokumentationen

Medienorientierung zum Start der Umfragen vom 28. April 2015:

http://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen/suche.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2015/04/20150427_1337_verkehrsspitzen_glaettenmiteinemspaeterenschulbeginn#Mediendokumentation

Medienmitteilung zum Berner Verkehrstag vom 21. August 2015:

http://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen/suche.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2015/08/20150820_1133_die_taeaglichen_verkehrsspitzenbrechen

6.3 Parlamentarischer Vorstoss

Motion 095-2011 "Pendlerverkehr besser verteilen":

<http://www.gr.be.ch/gr/de/index/geschaefte/geschaefte/suche/geschaeft.qid-d08916c17d22459d978bd719bba1e9f4.html>